

Schaltpunkt V8 TDI - Kraftstoffverbrauch

Beitrag von „AlBun1009“ vom 31. August 2011 um 10:29

Hallo Touareg Freunde,

ich fahre jetzt seit 3 Monaten einen V8 TDI der meiner Meinung nach ein seltsames , ja nahezu unlogisches Schaltverhalten hat.

Ich fahre langsam los. Bei gleichmässiger Fahrt mit ca. 32km/h Wählhebel in Stellung "D" befindet sich der Touareg im 2. Gang und ca. 1800 U/Min. . Der Motor ist dann deutlich zu hören und auch fast zu spüren und schreit förmlich danach in den 3. Gang geschaltet zu werden. Die Automatik will dies aber ums verrecken nicht vor 1850 eher 1900 U/Min. Ok, man kann ja noch "Manuel" schalten. Denkt man vielleicht. Aber auch hier - nichts- . Das gleiche wie bei Automatik, erst ab 1900 U/Min schaltet er. Ähnlich verhält er sich im 3. Gang viel zu spätes hochschalten und keine Manuelle Schaltung möglich.

Der Motor "jault" beim langsamen"cruisen" in diesen Bereichen und die Fahrt wird sehr unangenehm. Erst wenn man aus höherer Geschwindigkeit - höherem Gang das Tempo bis auf ca. 32km/h abfallen lässt er sich im 3. Gang bei ca. 1400 U/Min fahren. Fällt die Drehzahl kurz auf 1250 U/Min ab oder gibt man leicht Gas, so schaltet er sofort wieder in den 2. Gang und das geheule geht wieder los.

Schaut man sich dabei die Momentanverbrauchsanzeige an, so beträgt der Unterschied zwischen 2. und 3. Gang bei 32km/h gut 2 Liter !

Das gleiche gilt im Verhältnis bei ca. 50 - 55km/h im 3. bzw 4. Gang.

Bei einem Anteil von 40% Stadtverkehr - 50% Überlandfahrten -10% Autobahn schaffe ich es bei extrem vorrausschauender Fahrweise einen Verbrauch von 11,6 L/100km.

Der von mir 2010 vor der Bestellung probe gefahrene V8 TDI hat bei nicht so sanfter Fahrweise gemessene 10,7 L/100km verbraucht ! Ich bin sicher das bei niedrigeren Schaltpunkten in der Automatik bzw. dem zulassen von Schaltvorgängen unter 1800 U/Min in diesen Gängen ein Verbrauch von unter 10L/100km und ein echtes "cruisen" möglich sind.

Ich vermute eine fehlerhafte bzw. schlechte Programmierung des Getriebesteuerteils.

Wie liegen die Schaltpunkte bei euren V8 ? Könnt Ihr in diesen Gängen unter 1800 U/Min Manuel schalten ?

Es gibt sicher einige die jetzt sagen: "ÄÄääähhhh, was will der denn? 2 Liter Verbrauch beim V8 mehr oder weniger ist doch mir egal." OK. Wenn ich schnell fahren will muß ich mit einem höheren Verbrauch rechnen, das ist normal. Will ich es aber mal entspannt angehen lassen oder muß langsam Fahren (Stadt) kann man hier auch Kraftstoff sparen. Kaufkriterium war für mich auch das es mit dem T möglich war langsam, entspannt und verhältnismässig sparsam

aber auch sportlich, schnell mit viel Kraftreserven Fahren zu können.

Unlogisch finde ich das Schaltverhalten deshalb weil er sich in höheren Gängen zu Drehzahlen von 1200U/Min schalten - fahren lässt (Obwohl er hier mehr Kraft braucht durch die längere Übersetzung). Im 2. und 3. Gang nicht. Hier wird die Drehzahl künstlich und sinnlos hochgejubelt. Mit den entsprechenden Folgen. In niedrigen Gängen ist eine hohe Motordrehzahl nicht nötig. Zum einen hat der Motor selbst Kraft genug zum anderen wird diese durch die Getriebeübersetzung ja noch verstärkt.

Weitere Mängel am Rande sind für einen V8 der heutigen Zeit ein saumäßiger unrunder Leerlauf und eine sich nicht mehr einklappende AHK.

Bin gespannt wie eure V8 schalten.

Gruß AI

Beitrag von „macko“ vom 31. August 2011 um 11:49

Hallo AI,

ich hab zwar jetzt nen TI V6 TDI, aber genau das gleiche Problem habe ich auch bei 30 km/h. Der letzte Kilometer in unser Wohngebiet ist 30iger Zone, ich muss immer erst so auf ca. 35 km/h beschleunigen, damit er in den 3. Gang schaltet und nicht im 2. dahindröhnt. 😊🙄

Ich hab mich mittlerweile dran gewöhnt, aber sinnvoll ist diese Schaltlogik nicht. Zudem wissen die Steuergeräte ja zu jedem Zeitpunkt, wieviel Drehmoment momentan abgefragt wird. Werden nur wenige NM gebracht, steht ja eigentlich einer Hochschaltung nichts im Weg.

Für den TI ist der Zug da abgefahren, aber beim TII finden da bestimmt noch StG Updates statt. Hast Du das bei Deinem Händler schonmal vorgebracht?

gruss
marco

Beitrag von „Sittingbull“ vom 31. August 2011 um 12:30

Hallo AI,

bei meinem TII (V6 TDI BMT) schaltet der Automat alle 10 km/h einen Gang höher - also bei gut 30 in den 4. Gang und bei ca. 55 eben in den 6. Gang 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „grizzler“ vom 31. August 2011 um 16:11

[Zitat von AlBun1009](#)

Bei gleichmässiger Fahrt mit ca. 32km/h Wählhebel in Stellung "D" befindet sich der Touareg im 2. Gang und ca. 1800 U/Min. . Der Motor ist dann deutlich zu hören und auch fast zu spüren und schreit förmlich danach in den 3. Gang geschaltet zu werden. Die Automatik will dies aber ums verrecken nicht vor 1850 eher 1900 U/Min. Ok, man kann ja noch "Manuel" schalten. Denkt man vielleicht. Aber auch hier - nichts- . Das gleiche wie bei Automatik, erst ab 1900 U/Min schaltet er. Ähnlich verhält er sich im 3. Gang viel zu spätes hochschalten und keine Manuelle Schaltung möglich.

Kann ich für den zweiten Gang bei beiden V8 TDI absolut bestätigen. Einer der wenigen Punkte die ich an der Kiste nerven. Irgendwie ist das genau "meine Gescheindigkeit" in meiner "ortsstrecke" und da kann ich die Kiste nicht ums verrecken dazu bringen bei 32 km/h doch bitte den Gang 3 zu verwenden. Weder manuell noch durch sonstwas, erst ab höheren Geschwindigkeiten, die ich an diversen Stellen ungern fahre, lässt er sich auf den dritten Gang ein. Wie gesagt der einzige Punkt (Ok, die automatische Sitlehnenverstellung noch) der mich wirklich ein wenig nervt. Ich habe auch schon (versucht) der Automatik durch einen Reset ein anderes Verhalten schmackhaft zu machen-> Fehlanzeige....

Endlich mal jemand der das Problem auch hat 😊

Im dritten Gang fällt es mir entweder nicht auf oder meiner macht da was anders.

Edit: Bin mir nicht sicher ob das ok ist, wenn nein soll ein Mod bitte löschen- Ich habe das "Problem" heir shcon mal geschildert:

<http://www.motor-talk.de/forum/wirklich...=1#post29446778>

Beitrag von „AlBun1009“ vom 1. September 2011 um 02:29

Hallo Marco,

der T ist grad in der Werkstatt. Der Meister hat sich schon Tel. dazu gemeldet und meinte das Sie ein Softwareupdate - Einstellung gemacht hätten und meiner jetzt genau so schalten würde wie ein Vergleichsfahrzeug (Neuwagen des Händlers) den ich vor einigen Tage Probe gefahren hatte. Dieser schaltete früher und auch manuel war möglich.

Er meinte aber auch das die verbauten Steuergeräte doch derartig intelligent seien das sie sich dem jeweiligen Fahrstil des Fahrers anpassen würden.

Naja, 🤖 vielleicht hat mein Steuergerät ja ne sportliche Ader , ist beleidigt wenn ich mal wieder cruisen will und quält mich dann mit einem Drehzahlkonzert big grin: found or type unknown
Ich könnt ja mal ne Runde Hockenheimring mit meinem Steuergerät fahren, die eingebaute Intelligenz freut darüber derartig das ich dann mal ein paar Kilometer mit niedrigen Drehzahlen fahren darf. 🤖🤖 Ne mal ehrlich, kann ja sein das das Teil "intelligent" ist aber das heist nicht das es gut oder Benutzerfreundlich ist. Wenn man sportlich fahren will soll er ja auch nicht zu früh schalten aber dafür hat man ja schliesslich auch noch eine extra Stellung für den Wählhebel "S" .

Aber interessant das sich andere Fahrer auch an dieser Sache stören.

Ich mach jetzt für ein paar Tage Urlaub im Land der Automatikfahrer und dann werde ich die künstliche Intelligenz des T noch mal unter die Lupe nehmen.

A grüße

Beitrag von „AlBun1009“ vom 1. September 2011 um 02:33

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo Al,

bei meinem TII (V6 TDI BMT) schaltet der Automat alle 10 km/h einen Gang höher - also bei gut 30 in den 4. Gang und bei ca. 55 eben in den 6. Gang 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Hallo Stefan,

welche Drehzahlen liegen - bei besagter Fahrweise- dann bei dir an? Denn das ist ja bei der Sache der springende Punkt.

Gruß

Beitrag von „grizzler“ vom 1. September 2011 um 07:48

[Zitat von AlBun1009](#)

Hallo Marco,

der T ist grad in der Werkstatt. Der Meister hat sich schon Tel. dazu gemeldet und meinte das Sie ein Softwareupdate - Einstellung gemacht hätten und meiner jetzt genau so schalten würde wie ein Vergleichsfahrzeug (Neuwagen des Händlers)

Moin!

Kannst du mich bitte auf dem Laufenden halten, auch falls es da irgendeinen Namen für die "Aktion" gibt?

Beitrag von „Sittingbull“ vom 2. September 2011 um 09:54

[Zitat von AlBun1009](#)

welche Drehzahlen liegen - bei besagter Fahrweise- dann bei dir an? Denn das ist ja bei der Sache der springende Punkt.

Hallo zusammen,

bei dem TII V6 TDI BMT liegt bei 30 km/h im 3. Gang 1.300 U/min und bei 50 im 5. Gang 1.400 U/min an. Das ist aber in keinem Fall mit dem V8 TDI vergleichbar, da das Getriebe natürlich

anders abgestimmt ist - schon allein wegen der "BlueMotion Technologie" 😊

Grüße von Stephan 🗣️

Beitrag von „Goka“ vom 7. September 2011 um 21:06

Hallo Zusammen,

habe einen 150KW V6 TDI. Ich empfinde nur den Sprung vom 2ten in den 3ten Gang als etwas zu hoch. Der Motor muss dann wohl über 1600 U/min drehen um nicht unter 1000 U/min im 3ten anzukommen. Kann mir vorstellen, dass mit so einem Planetengetriebe nicht beliebige Übersetzungen realisierbar sind. Der 3te Gang "entschädigt" dann jedoch durch einen "guten Antritt".

Von "oben kommend" wird erst bei ca. 1100U/min runtergeschaltet.

Standgas ist auch bei meinem vergleichsweise rau. Da hilft oft die Start Stopp Automatik mit "göttlicher Ruhe".

Bei 1600 bis 1800 U/min ist der Motorlauf auch etwas unruhiger.

Bei stopp and go Verkehr kann man manuell auf M2 Schalten, der bleibt dann drin und bring ca. 10km/h im Standgas. Für mich war das eine Überraschung!

Grüße Volker

Beitrag von „i-f-s“ vom 11. September 2011 um 10:53

Zitat von Goka

Hallo Zusammen,

habe einen 150KW V6 TDI. Ich empfinde nur den Sprung vom 2ten in den 3ten Gang als etwas zu hoch.

Grüße Volker

Die Emfindung ist bei mir (180kw) ähnlich, jedoch habe ich festgestellt, dass beim normalen Beschleunigen die Gänge 1 u. 2 ohne Wandlerüberbrückung gefahren werden , beim Schalten in den dritten aber gleichzeitig die Wandlerüberbrückung aktiviert wird, was zum starken und unharmonischen Drehzahlabfall führt. D.h. die Übersetzungen an sich können schon gleichmäßig verteilt sein.

Ansonsten habe ich allerdings bei Konstanfahrten noch keine zu hohen Drehzahlen festgestellt ...

Beitrag von „samson“ vom 22. September 2011 um 17:01

Hallo so miteinander,

die Thematik mit dem 2 und 3 Gang kann ich so bestätigen.

Allerdings kann ich den Verbrauch bei "normaler " Fahrweise und ACC bis auf 9,5 Liter drücken und dann zwischen 9,5 und 10,5 fahren 🚗

Beitrag von „Andreas G.“ vom 3. Oktober 2011 um 13:13

Hallo,

genau das nervt ich bei meinem V8 auch. Es ist allerdings auch meine erstes Automatik Auto überhaupt.

Ab und klappt es mit der manuellen Schaltung. Der Motor ist so stark der braucht in dem Bereich (Stadt) keine 1900 Touren.

Verbrauch nach jetzt ca 3kkm:

Gesamt 9.3 (dabei auch Anhänger, Stadt, auch mal flotter, meist aber moderate BAB Fahrt)

Bei reiner "ichlassrollenBAB fahrt" hatt ich von Düsseldorf bis Freiburg 6,7 liter auf der Uhr!!!

In der Stadt säuft er dann.

Gibt es denn Abhilfe in Sachen Schaltpunkte?

Andreas, der manuelle Getriebe besser findet...

Beitrag von „Andreas G.“ vom 4. Oktober 2011 um 14:32

Ergänzung und Frage:

Mein Freundlicher meinte, das Getriebe sei "Lernfähig".

Ist das so?

Beitrag von „coala“ vom 4. Oktober 2011 um 16:22

[Zitat von Andreas G.](#)

Ergänzung und Frage:

Mein Freundlicher meinte, das Getriebe sei "Lernfähig".

Ist das so?

Servus,

die Schaltpunkte sind fest programmiert. In Abhängigkeit von der momentanen Fahrweise werden diese lediglich zeitweilig verschoben. Sportliche Fahrweise = Schaltpunkte bei höheren Drehzahlen, normale Fahrweise = Schaltpunkte wieder wie gehabt. Dazu gibt es noch einige Variationen (Fahrwiderstandserkennung, Bergauf/Bergabfahrt...), aber *langfristig* "gelernt", wird hier logischerweise nichts.

Grüße
Robert

Beitrag von „samson“ vom 5. Oktober 2011 um 13:39

[Zitat von Andreas G.](#)

Bei reiner "ichlassrollenBAB fahrt" hatt ich von Düsseldorf bis Freiburg 6,7 liter auf der Uhr!!!

Das sind ja schon Fabelwerte👍 mit bestes Ergebniss war 7,8 L

Beitrag von „grizzler“ vom 5. Oktober 2011 um 14:29

Ich habe auch schon den "Automatik Reset" vom T1 probiert- Hat nix gebracht!

Beitrag von „metagross“ vom 5. Oktober 2011 um 15:40

Ist doch eigentlich scheixxegal, ob so ein Motor 10, oder 12 L. braucht.
Das weiß man doch vorher.
Mein Käfer pustet 15 L. raus, und das bei 50 Ps.

Beitrag von „Darragh“ vom 5. Oktober 2011 um 15:44

[metagross](#) 👍👍👍👍👍👍

Beitrag von „samson“ vom 6. Oktober 2011 um 07:26

Zitat von metagross

Ist doch eigentlich scheixxegal, ob so ein Motor 10, oder 12 L. braucht.
Das weiß man doch vorher. 🤔

Unter Vollast zurück vom Winterfahrtraining bin ich mit 16,8 L. gut durchgekommen:D:D:D

Beitrag von „AlBun1009“ vom 7. Oktober 2011 um 14:43

Hallo Metagross,

hätt ja gern mit Zitat geantwortet. Das funktionierte aber gerade genau so gut wie das Getriebe in meinem T2. 🤔

Einen in der Art reingegrätschten Kommentar hab ich ja schon erwartet. 🤔

Wenn 2 Liter mehr Verbrauch dir so sehr egal sind, schick ich dir gern meine Bankverbindung und du zahlst in "el Coolio " manier jeden Monat 75 € auf mein Kto ein.

Hey, kann dir doch scheixxegal sein ! <- Deine Worte !

Aber mal zur Sache, ich hatte vor dem Kauf einen T2 V8 Probegefahren und den Verbrauch geprüft. Dieser T2 hatte deutlich weniger verbraucht als der den ich jetzt habe und die auffallend hohen Drehzahlen - späten Schaltpunkte hatte der andere auch nicht !

Freue mich über weitere *konstruktive* Kommentare !

Gruß Al

Beitrag von „Lossi“ vom 7. Oktober 2011 um 19:08

Also bei mir schaltet das Getriebe auch manchmal relativ spät in den 2. oder 3. Gang, gefühlt vor allem, wenn das Auto kalt ist...

War gerade nach knapp 25.000km beim Service und die haben außer einem tropfenden

Dieselfilter nichts festgestellt.

[AlBun1009](#) (OffTopic):

Sorry, aber wen 2 Liter mehr-Verbrauch so tangieren, der sollte sich überlegen, ob der V8 für ihn wirklich die richtige Wahl ist/war...

Ich fahre 50.000km im Jahr mit einem aktuellen Langzeitverbrauch von 13,5 Litern und finde das ist völlig okay!

Beitrag von „AlBun1009“ vom 7. Oktober 2011 um 21:46

Hallo Lossi,

sorry aber wer lesen kann ist klar im Vorteil - besser noch wenn man versteht was man liest. In meinem ersten Beitrag zu diesem Thema hatte ich doch schon was geschrieben bezüglich

Fahrweise, Mehr- Verbrauch etc. ?! 🤔

Das Thema hier heist doch : Schaltpunkt V8 TDI - Kraftstoffverbrauch und nicht wer soll V8 fahren und wer nicht.

Es ist deshalb interessant das auch du "späte" Schaltpunkte bemerkt hast . Wenn meiner kalt ist, scheint mir das ganze auch ausgeprägter zu sein. Mich interessiert aber mehr wie es bei normaler Betriebstemperatur ist, denn das ist ja wohl der häufigste Fall. Vielleicht liest du dir meinen 1. Beitrag hier nochmal durch, probierst die gleiche Fahrsituation mit deinem V8 und berichtest dann bei welchen Drehzahlen dann die Schaltpunkte liegen. Das wäre doch ganz im Sinne dieses Forums oder ? 🤔 (Nur mal son blöder Vorschlag von mir)

Am Rande und nicht nur an Lossi: Ich fahre derzeit Drei V8 Fahrzeuge. Wenn mich die 2 Liter Diesel mehr oder weniger umbringen würden müsste ich seit Jahren Tot sein !

Eines dieser Fahrzeuge ist 50 Jahre alt und verglichen mit dem Verbrauch und Automatik - Verhalten des T2 V8, ist der Oldtimer echt gut obwohl er eigentlich ein Spritfresser ist.

Und nochmal, dazwischen liegen 50 Jahre Automobil Entwicklung (sollte man jedenfalls meinen) und der T kostet rund 95000€ und nicht 5000\$. Da kann man doch wohl für gutes Geld gute Ware erwarten. Ich finde mein T2 ist ein sehr gutes Auto - darum hab ich Ihn bestellt, leider ist er nicht Mangelfrei. Deshalb beteidige ich mich an diesem Forum zum Austausch von Erfahrungen und Infos.

Beitrag von „AlBun1009“ vom 7. Oktober 2011 um 22:20

Zitat von coala

Servus,

die Schaltpunkte sind fest programmiert. In Abhängigkeit von der momentanen Fahrweise werden diese lediglich zeitweilig verschoben. Sportliche Fahrweise = Schaltpunkte bei höheren Drehzahlen, normale Fahrweise = Schaltpunkte wieder wie gehabt. Dazu gibt es noch einige Variationen (Fahrwiderstandserkennung, Bergauf/Bergabfahrt...), aber *langfristig* "gelernt", wird hier logischerweise nichts.

Grüße

Robert

Hallo Robert,

das hört sich sehr schlüssig und soweit auch recht sinnvoll an. Endlich ein konstruktiver Beitrag. Darf ich fragen woher du das weist ?

Wenn dem ganzen so ist wozu gibt es dann noch die Möglichkeit auf "S" - Sport schalten zu können wo ja dann die Schaltpunkte nochmals bei höheren Drehzahlen liegen? Es handelt sich um ein SUV und nicht um einen R8. Wer wirklich sportlich fahren will ist doch mit einem Sportwagen besser bedient als mit einem über SUV. Ich fahre nicht mit Hut aber von einem 2,5 Tonnen SUV kann man doch wohl nicht ernsthaft Fahrleistungen eines z.B. R8 oder Porsche GT3 erwarten auch wenn der T2V8 420PS und 800Nm hat. Ich habe die Schaltstufe "S" erst einmal probiert/benutzt aber trotz des für ein Fahrzeug dieser Größe und Gewichtes sehr guten Fahrwerkes kann dieses die in S entfesselte Kraft nicht mehr auf die Strasse bringen bzw halten. Der Motor hat so viel Kraft und wie du schon geschrieben hast : *Sportliche Fahrweise = Schaltpunkte bei höheren Drehzahlen* da halte ich die Stufe S derzeit für Sinnbefreit. Würden die bisherigen Schaltpunkte bei normaler Fahrweise etwas niedriger liegen würde dies zeitgemäß Kraftstoffersparnis und mehr Fahrcomfort zu folge haben und auch die Sportliche Schaltstufe hätte wieder einen Sinn. 🤔

Wie gesagt würde mich interessieren woher du deine Infos hast.

Gruß

Al

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2011 um 11:09

Zitat von AlBun1009

[...] wozu gibt es dann noch die Möglichkeit auf "S" - Sport schalten zu können wo ja dann die Schaltpunkte nochmals bei höheren Drehzahlen liegen? [...]

Servus Al,

Fahrstufe "S" verschiebt das Grundniveau der Schaltpunkte *statisch und dauerhaft* nach oben. Wie in "D" ist hier ebenfalls zusätzlich eine dynamische, Fahrsituationsabhängige Anpassung der Schaltpunkte vorhanden. Aus "S" wird dann vorübergehend "Super-S" 😊 In "D" kannst du die Schaltpunkte (durch entsprechend "sportliche" Fahrweise) ja nur kurzfristig beeinflussen. Fährst du eine kurze Weile wieder "normal", so verhält sich das Schaltverhalten wieder wie vorher, respektive das Grunddrehzahlniveau sinkt wieder.

Ich bin zwar - auch und sogar als nur V6 TDI Fahrer - grundsätzlich deiner Meinung, daß man "S" selten benötigt, da es mir persönlich etwas zu hektisch ist, die Leistung reicht auch so aus, aber es wird sicherlich Geschmäcker geben, die das anders sehen... Wäre dieses Merkmal nicht vorhanden, würden garantiert viele Kunden jammern und sich eben gerade darüber beschweren, bzw. das Fahrzeug eventuell sogar verschmähen, denn ein M..., B..., V... etc. hat ja eben ein ach so sportliches "S".

Ganz für die Katz' ist die Fahrstufe "S" ja auch nicht, nur weil man sie nicht laufend nutzt. In Fahrsituationen, in denen du sofort und ohne vorheriges Zurückschalten maximale Leistung benötigst, z.B. weil dir ein Idiot mit einem "optisch geschmackvoll getunten" und akustisch meist ebenso präsenten Golf/Corsa/3er schon die ganze Zeit im Kolonnenverkehr auf der Landstraße in nervtötendster Weise 3 Meter hinten an der Stoßstange hängt und du dich mit dem Gedanken trägst, ihm - zugegebenermaßen in kindischer, dem Lebensalter völlig unangemeßener Weise - beim unabwendbaren und in Kürze zu erwartenden Überholversuch die Einschätzung der Leistungsfähigkeit seines laut röhrenden Gefährts wieder gerade zu rücken.



Sicher findet sich aber auch noch eine vernünftige Verwendung für "S", beispielsweise wilder und sinnloser Spurwechsel auf mehrspurigen Fahrbahnen in der Innenstadt wenn Lücke und Zeitfenster nur sehr knapp bemessen sind, das Ärgern der Beifahrerin durch plötzliches Beschleunigen in niedrigen Gängen nach Kurven, etwas mehr Motorbremswirkung bergab auf Paßstrassen usw.

Grüße
Robert

P.S.: Die Kenntnisse über die Logik der Getriebesteuerung (und auch die Unterschiede zwischen den Ausführungen) hat mir dankenswerterweise ein freundlicher Ing. eines großen, deutschen

Autokonzerns nahe gebracht. Einiges, wenn auch leider weitaus nicht alles, lässt sich aber auch in den SSP's nachlesen und/oder (wenn auch nur teilweise) via VCDS entdecken, da tauchen nämlich zumindest Punkte wie "Bergfahrererkennung" auf, ebenso wie beispielsweise die aktuellen Bestromungswerte des Steuermotors für die Mittendifferenzialsperre (wenn man eine hat...), was wiederum auf die jeweiligen Sperrwerte schließen lässt.

Beitrag von „metagross“ vom 8. Oktober 2011 um 12:01

Hi Robert,

besser kann man es nicht sagen 🙄

Beitrag von „AlBun1009“ vom 8. Oktober 2011 um 13:46

Hallo Robert,

gute Beschreibung. So in der Art hatte ich mir das auch schon gedacht. Mich stört ja auch nicht die Stufe S , wer mal ein bisschen mit dem T rumrollen will, bitteschön. Jedem das seine. :biggrin:

Nein, mich nervt das meiner im 2. und 3. Gang auch bei noch so verhaltener Fahrweise nicht unter 1850 Upm hochschaltet und bei 1150 Upm wieder runterschaltet.

(Auf ebener Strecke ohne Steigung oder Gefälle und ruhigem Gaspedal)

Das hört und fühlt sich voll Assi an und braucht unnötig viel Kraftstoff. Bei einem 😊 hab ich einen anderen fast ganz neuen T2 V8 zum Vergleich gefahren und der schaltete früher - besser. Die haben das dann bei meinem geprüft, resetet, eingestellt blabla und jetzt würde meiner wie das Vorführauto einwandfrei schalten. Tut er aber eben nicht.

Der nächste Werkstatt Termin steht somit an.

Parallel dazu habe ich dieses Thema eröffnet um zu erfahren wo denn bei den V8 der anderen Forumsmitglieder die Schaltpunkte unter gleichen Bedingungen liegen. Dann hätte man einen besseren Vergleich und wüsste ob es sich um einen Fehler handelt.

Deine Beschreibung zu Grunde gelegt sähe die Lage der Schaltpunkte jetzt quasi so aus :

D für normale und ruhige Fahrweise

D - Sport situationsabhängig bei sportlicher Fahrweise in dieser Fahrstufe (leicht nach oben verschobener Schaltpunkt)

S für Sportliches Fahren mit nochmals deutlich nach oben verschobenem Schaltpunkt

S - Super situationsabhängig bei super Sportlicher Fahrweise in dieser Fahrstufe (nochmals leicht nach oben verschobener Schaltpunkt)

Dies macht deutlich das der Sportlichen Fahrweise von der normalen Fahrstufe **D** ausgehend drei mal Rechnung getragen wird. 🤖 Wozu???

Dabei wäre es doch gar nicht nötig die Schaltpunkte der Basis - Stufe **D** so hoch anzulegen, man hat ja schliesslich noch dreifach die Möglichkeit per Wählhebel oder Gaspedal das Getriebe einer Sportlichen Fahrweise nach Bedarf anzupassen.

Richtig gut wäre das Getriebe bzw. die Steuerung wenn es Situationabhängig die Schaltpunkte in eine Stufe z.b. " **D** - Low für langsame und sparsame Fahrweise " verlagern könnte. 🤖
Damit wäre ein sehr grosses Spektrum abgedeckt ohne viel Aufwand. Eine Programmierung sollte reichen.

Hast du ein SSP fürs Getriebe - Steuerung aus dem die Schaltpunkte - Drehzahlen hervorgehen ? Das wäre auch sehr interessant.

Grüßle

Al

Beitrag von „metagross“ vom 8. Oktober 2011 um 14:03

Mir ist aufgefallen, daß er in Tempo 30-Zonen (wenn man wirklich 30 fährt), das im 2. Gang macht.

In so einem Fall gebe ich halt leicht Gas, sodaß er auf ca. 32 "beschleunigt" und somit im 3. Gang daherrollt. Man kann dann sofort wieder auf 30 gehen und er bleibt im 3. Gang.

Für mich ist das kein Ärgernis, aber sollte er halt etwas früher hochschalten hätte man sich das Prozedre gespart.

Beitrag von „samson“ vom 8. Oktober 2011 um 15:24

[Zitat von coala](#)

Ganz für die Katz' ist die Fahrstufe "S" ja auch nicht, nur weil man sie nicht laufend nutzt. In Fahrsituationen, in denen du sofort und ohne vorheriges Zurückschalten maximale Leistung benötigst, z.B. weil dir ein Idiot mit einem "optisch geschmackvoll getunten" und akustisch meist ebenso präsenten Golf/Corsa/3er schon die ganze Zeit im Kolonnenverkehr auf der Landstraße in nervtötendster Weise 3 Meter hinten an der Stoßstange hängt und du dich mit dem Gedanken trägst, ihm - zugegebenermaßen in kindischer, dem Lebensalter völlig unangemeßener Weise - beim unabwendbaren und in Kürze zu erwartenden Überholversuch die Einschätzung der Leistungsfähigkeit seines laut röhrenden Gefährts wieder gerade zu rücken. 😞

Robert, 🙏🙏 ich lach mich krank besser konnte man es nicht schreiben, danke 🙏🙏 . Du hältst unser Forum in Schuss.

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2011 um 15:34

[Zitat von AlBun1009](#)

[...] Richtig gut wäre das Getriebe bzw. die Steuerung wenn es Situationabhängig die Schaltpunkte in eine Stufe z.b. " D - Low für langsame und sparsame Fahrweise " verlagern könnte. 🙏🙏

Damit wäre ein sehr grosses Spektrum abgedeckt ohne viel Aufwand. Eine Programmierung sollte reichen. [...]

Tja Al,

das Kennfeld der Getriebesteuerung ist nun mal von VW so programmiert und fertig. Da wirst du kaum was ändern können. Es hindert dich aber auch keiner daran, die Wünsche für deine ganz persönlich favorisierte Getriebeabstimmung direkt an die Entwicklungsabteilung bei Volkswagen heranzutragen.

Eines gebe ich noch zu bedenken (und gebe es dann auf..): Hast du schon mal dran gedacht, daß die Entwickler bei der Abstimmung der Schaltpunkte sich durchaus etwas dabei gedacht haben könnten und nicht nur, gemütlich bei einem Bier vorm PC sitzend gesagt haben "da nehmen wir jetzt einfach mal xxxx Umdrehungen und das wird dann schon irgendwie passen"? Z.B., daß bei Drehzahlen unterhalb 1100 UPM unangenehme Resonanzschwingungen auftreten könnten und bei der Notwendigkeit des Beschleunigens mit niedrigsten Drehzahlen kaum verwertbarer Ladedruck zur Verfügung steht, was der geschätzte Kunde dann - zu Recht -

monieren wird.

Die Formel "niedrige Drehzahl = niedriger Verbrauch" gilt im Übrigen auch nicht uneingeschränkt nach unten hin. Irgendwann ist der Punkt erreicht, wo die grundsätzlich positivere Effizienz sich ins Gegenteil verkehrt und sich dazu auch noch Komforteinbußen gesellen. Selbst der "alte" V10 mit seinen 5 Litern Hubraum lässt keine Drehzahlen kleiner 1000 U/Min im Fahrbetrieb zu. Warum wohl?

Ich bitte fairerweise zu bedenken, daß die Jungs bei VW nicht eben, wie man so schön sagt, "auf der Brennsuppe daher geschwommen sind", sondern - wie ich weiß - umfangreiche Fahrversuche auf der Straße und dem Prüfstand mit den einzelnen Motorisierungen durchgeführt werden um den jeweils bestmöglichen Kompromiß zwischen Effizienz, Fahrkomfort und Dynamik unter den verschiedensten Fahrbedingungen zu finden. Das ist relativ aufwändig, da nicht nur die Schaltpunkte eine Rolle spielen, sondern jeweils auch der Schlupf der Wandlerüberbrückungskupplung in Teillastbereichen festzulegen ist - und das je Fahrstufe, Lastzustand und dann nochmal getrennt für warmen und kalten Motor. Daß es immer Kunden geben wird, die sich das dann doch anders wünschen, wird sich dabei kaum vermeiden lassen.

Sollte dein Fahrzeug *wirklich* und nicht nur aus der Erinnerung *geföhlt* ein gänzlich anderes Schaltverhalten aufweisen, dann kommt nur die Möglichkeit in Betracht, daß es verschiedene Ausgabestände der FW von Motor- und/oder Getriebesteuergerät gibt, die sich diesbezüglich unterscheiden. DAS wird aber der Freundliche relativ problemlos rausfinden können und sei es durch eine kurze Anfrage beim TSC.

Grüße
Robert

Beitrag von „metagross“ vom 8. Oktober 2011 um 16:43



Beitrag von „AlBun1009“ vom 8. Oktober 2011 um 17:50

Jo Robert,

es ist mir vollkommen klar das man es nicht allen recht machen kann. Es haben aber auch schon andere dieses "Problemchen" bemerkt. Wie gesagt , noch habe ich ja auch keine verlässliche Info darüber ob es z.b. bei meinem Auto eine Abweichung oder andere Einstellung - Fw gibt oder ob es so sein soll.

Es ist mir sehr wohl klar das es ab einer gewissen Drehzahl z.b. zu Schwingungen und anderen unerwünschten Effekten kommt und deshalb diese nicht unterschritten werden - sollen. Um die von mir gewünschten Schaltpunkte zu realisieren ist eine derart niedrige Drehzahl aber garnicht notwendig. Weiterhin ist die Abstimmung in höheren Gängen so, das die von dir angesprochenen Nebeneffekte sehr wohl auftreten. Also dort auch von den "Entwickler oder Versuchsfahrern" geduldet wurden. ?! Das gleiche gilt im übrigen auch wenn man den Wählhebel in Stufe "M" bringt. Auch dort lässt sich mein Getriebe nicht unter 1800 Upm - manuel hoch Schalten. Dito im 3. Gang. Wozu eine manuelle Schaltfunktion wenn die Steuerung dieses wiederum verhindert ??? Ahhh ja genau, damit man den Motor manuel ins Drehzahl Nirvana schicken kann. Na klar das mach ja auch Sinn denn da sind Geräuschentwicklung und Schwingungen ja nicht so wichtig. Sorry ich bleib an dem Thema dran und so wie das Getriebe derzeit funktioniert ist die ganze Abstimmung eine Fehlentwicklung.

Die Herren Entwickler und Ing. sind sicher nicht alle auf "der Brotsuppe" dahergeschwommen. Einige aber mit Sicherheit ! Da wird in diesem schönen Konzern jahrelang an einem Auto "entwickelt" hunderte Ingenieure verbraten hunderte Millionen aber das Auto ist gar nicht fahrbar. Das gibt Ärger vom Chef. Man wüsste schon was man machen müsste aber wie? Die Lösung hat sich schon ein kleiner Unternehmer Patentieren lassen. Son Misst aber auch. Da drehen die Herren so lange an dem Patent herum bis es vielleicht etwas anders und nur noch halb so gut ist aber Hauptsache diese Karre fährt endlich. Eine Lizenz oder das Patent kaufen ? Kommt ja gar nicht in Frage, wie stünden die Herren denn dann da und es hat ja eh schon Millionen zu viel gekostet. Ne, dann lieber so. Der Inhaber wird sich schon nicht mit unserer Rechtsabteilung anlegen. ... Das mal zum Thema Ing.

Naja, das ablesen von Drehzahlen und beobachten von Schaltvorgängen scheint ja den meisten offenbar zu schwierig oder völlig uninteressant zu sein. Es geht auch ohne.

Schönes Schulterklopfen

Al

Beitrag von „Ernie“ vom 25. November 2011 um 22:02

Hallo,

ich möchte das Thema nochmal aufgreifen, auch wenn es schon etwas älter ist. Ich verfolge die Diskussion schon länger, habe mich aber jetzt erst im Forum angemeldet. Ich stimme dem TE

AlBun1009, insbesondere dem Eröffnungsbeitrag zu 100% zu. Mein T. hat zwar den V6 TDI, zeigt aber exakt dieses Verhalten.

Worum geht es?

Es geht hier nicht um schnelles Fahren oder Beschleunigen, sondern um gleichmäßiges Fahren mit konstanter Geschwindigkeit, so wie es im Stadtverkehr und auf der Landstraße 90% aller Fahrsituationen entspricht. Von einem Auto dieser Klasse erwarte ich vor allem, daß es leise und unaufdringlich ist, nach innen wie nach außen.

Ein paar Fakten

Ich zitiere mal sinngemäß aus der SSP446: "Die Wandlerüberbrückungskupplung verbindet das Pumpen- und Turbinenrad des Drehmomentwandlers zu einer starren Einheit ohne Schlupf. Dies geschieht je nach Fahrzustand bei einer Motordrehzahl ab 1.000 U/min."

Tatsache ist: Im ersten und zweiten Gang wird die WÜK überhaupt nicht benutzt, im dritten Gang erst ab 30 km/h. Weiterhin wird bei kalten Außentemperaturen die WÜK auch im dritten bis sechsten Gang erstmals nach ein paar Kilometern Fahrt zugeschaltet.

Hat man sehr steile Passagen mit Schrittempo zu befahren, dann heult der Motor folglich im 2. Gang mit 2500 U/min auf. Jeder Schaltwagen würde da im ersten Gang im Standgas hochjuckeln.

Die Schaltpunkte

Nach meiner Beobachtung schaltet die Automatik jeweils bei ca. 1650-1700 U/min in den nächsten Gang, wobei dann die Drehzahl nur um 200-300 U/min abfällt. Immer vorausgesetzt, daß wenig Gas gegeben wird. Wird man langsamer, wird bei ca. 1150 U/min zurückgeschaltet.

Was bedeutet das?

Man kann damit einerseits ganz locker mit 1400 U/min im 8. Gang auf der B27 bei Eschwege die Berge raufschnurren. Man kann sich auf der ebenen Landstraße im 8. Gang bis auf 80 km/h bei 1200 U/min zurückfallen lassen und wieder sanft Gasgeben, ohne daß er zurückschaltet.

Es bedeutet aber auch, daß man den Wagen morgens um sieben mit 1600 U/min durch die 30er Zone peitschen muß, wobei diese Drehzahlen beim Sechszylinder bedingt durch die 50% höhere Anzahl an Zündungen pro Umdrehung wie gefühlte 2400 U/min klingen, wenn man vorher Vierzylinder gefahren ist.

Das gleiche gilt bei 49 km/h im 4. Gang und bei 59 km/h im 5., er schaltet einfach nicht hoch. Es ist paradox und widersinnig, um den Motor leise zu bekommen, muß man noch mehr Gas geben.

Aktuelle 6er und auch 5er Golf TDI Modelle mit DSG beweisen, daß man auch sehr drehzahlschonend und früh hochschalten kann, gerade in den unteren Gängen, und das sogar beim Vierzylinder.

Das Argument mit der nicht vorhandenen Beschleunigungsreserve mangels Ladedruck kann ich nicht ganz gelten lassen (auf die Gefahr daß ich mich hier jetzt unbeliebt mache). Man kann jederzeit einen oder zwei Gänge runterschalten. Früher gab es einen Kickdown-Schalter. Der befand sich am unteren Anschlag des Gaspedals. Früher hatten wir auch Dreigangautomaten mit mechanischen Computern, bestehend aus Unterdruckdosen und Fliehkraftreglern.

Heute haben wir Achtgangautomaten mit richtigen Computern. Aber kein Gaspedal mehr, dafür nur noch ein drehbares Brett mit Rückholfeder und einem Drehwinkelsensor, der über den CAN-Bus den Winkel an das Steuergerät überträgt. Damit wäre es möglich, bei jeder beliebigen Pedalstellung ein langsames Gasgeben von einem schnellen Gasgeben zu unterscheiden und das in entsprechende Schaltvorgänge umzusetzen, wenn es vom Fahrer gefordert wird. Die Stellung S und Manuell gibt es ja auch noch. Womit wir wieder beim Thema Brotsuppe wären.

Schönen Abend noch,
Bernward

Beitrag von „Andreas G.“ vom 27. November 2011 um 21:15

[Zitat von metagross](#)

Ist doch eigentlich scheixxegal, ob so ein Motor 10, oder 12 L. braucht.
Das weiß man doch vorher.
Mein Käfer pustet 15 L. raus, und das bei 50 Ps.

Ist auch viel zuviel, hatte auch nen Käfer und kam nie über 10!

Aber unter aktuellen Umweltdiskussionen und unter dem Eindruck von 1,50 pro liter Diesel für Vielfahrer keine echte Hilfe 😊

Beitrag von „Andreas G.“ vom 27. November 2011 um 21:20

[Zitat von Lossi](#)

Also bei mir schaltet das Getriebe auch manchmal relativ spät in den 2. oder 3. Gang, gefühlt vor allem, wenn das Auto kalt ist...

War gerade nach knapp 25.000km beim Service und die haben außer einem tropfenden Dieselfilter nichts festgestellt.

[AlBun1009](#) (OffTopic):

Sorry, aber wen 2 Liter mehr-Verbrauch so tangieren, der sollte sich überlegen, ob der V8 für ihn wirklich die richtige Wahl ist/war...


Ich fahre 50.000km im Jahr mit einem aktuellen Langzeitverbrauch von 13,5 Litern und finde das ist völlig okay!

Sorry, aber darum geht es doch nicht. Wenn dieses Getriebe vernünftig schalten würde, dann wären es vielleicht 2 liter weniger. Mein V8 schaltet genauso, wie von den Kollegen beschrieben. Wenn ich schnell fahre, dann sind mir die 2 liter oder mehr auch egal weil ich schnell fahre. Aber wenn ich diese nervtötende Drehorgel auch noch mit 2 liter Mehrverbrauch bezahlen muss, nervt das doppelt. Mein erstes Automatik Auto, und dann sowas.

Ansonsten ist das Ding prima, nach nun 9kk nachgemessenen 8,7 liter auf 100, allerdings viel BAB, in der Stadt säuft er.

Beitrag von „AlBun1009“ vom 28. November 2011 um 00:52

Hallo Ernie, Hallo Andreas G. ,

danke für eure Beiträge zu diesem Thema. 

Ich dachte schon hier gäbe es nur Ignoranten. Also das Problem mit den Schaltpunkten besteht bei meinem T nach wie vor. Ich habe leider kein SSP446, wäre sicher mal interessant. Er war wegen diesem und diversen weiteren Mängeln jetzt schon zwei mal in der Werkstatt. Immer öfter hat der T auch das Problem das es nach dem Schiebetrieb und dem anschließenden wider beschleunigen und hochschalten vom 2. in den 3. Gang einen nicht unerheblichen "Ruck" oder Tritt ins Kreuz gibt. Angeblich wurde ein Software Update gemacht. Bei der 2. Abholung hieß es dann noch:

"Also wenn es damit nicht weg ist dann ist das eben so bei dem Auto..." Na klasse.

Hier mal so am Rande ein paar der anderen Mängel: Totalausfall ALLER Instrumente und RNS850 während der Fahrt, Memory ohne Funktion, Rollo schliesst nicht, AHK klappt nicht mehr ein, Lichtassistent blendet zu spät ab oder nicht auf, RNS850 hängt sich auf - ewig langsam...

Bisher konnten die Mängel nicht abgestellt werden, das nervt.

Gruß
Al

Beitrag von „Andreas G.“ vom 28. November 2011 um 10:08

[Zitat von AlBun1009](#)

[...]habe leider kein SSP446, wäre sicher mal interessant.[...]

Hi,

was ist ein SSP446?

RNS850 Probleme sind bekannt, da gibt es hier einen Thread, ist durch update zu beheben (wenn auch bis heute nicht bei mir, update ist zwar drauf, aber DAB geht immer noch nicht, "kein Ensemble" ...)

Ich kann nicht nachvollziehen, warum eine Automatik bei einem 800 Nm Auto bei 100 Km/h in den 8ten geht und bleibt, aber im 1. und 2. Gang bis 1900 drehen muss bis er endlich schaltet. Mag sein, das man sich dabei etwas gedacht von Seiten der Entwickler. Ich wüsste nur allzugern was.

Ansonsten bin ich mit dem Auto Top zufrieden. Immer gern wieder, ein idealer Reisewagen.

Beitrag von „AlBun1009“ vom 28. November 2011 um 14:25

[Zitat von Andreas G.](#)

was ist ein SSP446?

"SSP" Steht für Selbststudienprogramm. Das sind Informationshefte von VW zur Mitarbeiterschulung. Darin werden Umfang und Funktionsweise von Bauteilen und Systemen dargestellt und beschrieben. SSP446 ist vermutlich für das Automatikgetriebe.

[Zitat von Andreas G.](#)

Ich kann nicht nachvollziehen, warum eine Automatik bei einem 800 Nm Auto bei 100 Km/h in den 8ten geht und bleibt, aber im 1. und 2. Gang bis 1900 drehen muss bis er endlich schaltet. Mag sein, das man sich dabei etwas gedacht von Seiten der Entwickler. Ich wüsste nur allzugern was.

So geht es mir ja auch. Es wurde in diesem Tread ja auch schon mal angedeutet das der Grund darin liegen könnte unangenehme Geräusche durch Schwingungen des Motors im niedrigen Drehzahlbereich zu verhindern. ?! Einerseits will man im unteren Drehzahlbereich etwas vermeiden was man dann im höheren Drehzahlbereich für gut findet und nimmt auch noch einen höheren Verbrauch in kauf. Wie dumm ist das denn ???

Beitrag von „AlBun1009“ vom 28. November 2011 um 14:42

Wenn dieses Getriebe ja ach so toll und intelligent ist sollte es doch möglich sein es im 2. Gang bei gleichmäßig langsamer Fahrt 250 U/min früher schalten zu lassen. Wird nun mehr Leistung gebraucht (der Fahrer tritt das Gaspedal weiter durch) erkennt dies das Getriebe und schaltet eben wieder vom 3. in den 2. runter.

Wird dann wieder weniger Leistung gebraucht (das Gaspedal wird wieder losgelassen) und es ist keine Bergab Fahrt wird auch dies erkannt und wieder in den 3. Gang hochgeschaltet. 🤖

Fast so etwas habe ich in einem Vorführ Touareg schon mal probegefahren.

Gruß
Al

Beitrag von „Ernie“ vom 28. November 2011 um 21:14

Es ist ja offenbar zulässig, mit 1200 U/min im 5. Gang 40 km/h zu fahren, es spricht nichts gegen diese Drehzahl/Gaswindigkeits-Kombination.

Aber nur, wenn man vorher schneller als 50 km/h gewesen ist und sich dann zurückfallen läßt. Warum also nicht gleich aus dem 4. hochschalten, wenn mehr als einige Sekunden keine Leistung abgefordert wird?

Noch ein anderer Punkt: Das relativ frühe herunterschalten (bei 1150 U/min) beim Ausrollen auf eine Ampel, mit dem damit verbundenen relativ hohen Bremsmoment des Motors. Da muß ich

regelmäßig noch im Ausrollen Gasgeben, um den nachfolgenden Verkehr nicht allzusehr zu behindern.

In der Tagespresse wurde Mitte 2010 unter der Überschrift "Segeln mit dem Flaggschiff" mal hervorgehoben, daß der Hybrid bei eben diesem Ausrollen, auch bei hohen Geschwindigkeiten einen Freilauf zuschaltet. Beim TDI gilt das erst unterhalb etwa 25 km/h, da rollt er ungebremst aus. Nichts gegen die Motorbremswirkung, aber dafür gibt es doch eine Bergabfahr-Erkennung?

Gruß
Bernward

Beitrag von „Ernie“ vom 29. November 2011 um 12:47

Hey Leute,

ich habe heute Morgen mit meinem T-Rex II 3 Liter V6 TDI 245 PS einen zulässigen Betriebszustand eingenommen!

Ich bin 50 km/h gefahren! 😊

Im 6. Gang! 😊

Mit 1200 Umdrehungen auf der Uhr! 😊

Am Ortseingang Groß Dungen! 😊

Ermöglicht wurde mir dieses, weil ich vorher 70 km/h gefahren bin und die Ampel am Neubaugebiet zufällig grün war.

Wenig später bin ich dann die kleine abschüssige Straße zu meiner Arbeitsstelle mit 1900 U/min heruntergeprescht, bei 30 km/h im 3. Gang und einem Momentanverbrauch von 15 Litern. Es wäre an dieser Stelle ein nicht zulässiger Betriebszustand gewesen, in den 4. Gang zu wechseln, so sagte es meine Getriebeelektronik. Keine Ahnung, warum die 550 Nm die ja ab 1750 U/min anliegen, gerade an dieser Stelle nicht gereicht haben...

Ironie-Modus::OFF

Laut meiner Werkstatt habe ich die aktuelle Software. Er ist ja auch noch ganz neu. Das letzte Update war Ende 2010 und behob den Schaltruck beim Einlegen des Rückwärtsgangs.

Ich glaube auch nicht, daß noch ein Update kommen wird; dann müßte man ja zugeben, daß es bisher nicht optimal war. Mein Servicemeister sagte auch, früher konnte man mit dem Werkstatt-Tester die einzelnen Schaltpunkte anpassen. Bei den heutigen Modellen würde das nicht mehr gehen.

Gruß
Bernward

Beitrag von „i-f-s“ vom 1. Dezember 2011 um 12:22

Zitat von Ernie

Noch ein anderer Punkt: Das relativ frühe herunterschalten (bei 1150 U/min) beim Ausrollen auf eine Ampel, mit dem damit verbundenen relativ hohen Bremsmoment des Motors. Da muß ich regelmäßig noch im Ausrollen Gasgeben, um den nachfolgenden Verkehr nicht allzusehr zu behindern.

Bremsmoment des Motors oder der Lichtmaschine?

Blue Motion Technology = u.a. Rekuperation beim Bremsen und im Schiebebetrieb => unterschiedliche Schleppmomente in Abhängigkeit vom Ladungszustand der Batterie, momentanen Stromverbrauch etc..

Ich finde das gut und sinnvoll, auch wenn man hier und da, weil das Auto nicht hellsehen kann, noch gasgeben muss. Die Belohnung folgt an der Tankstelle 🍷